KIEROWCA POLSKI

MIESIĘCZNIK AUTOMOBILOWY

Organ Związku Zawodow. Kierowców i Mech. Automob. w Polsce

Warszawa — Łódź — Kraków — Poznań — Lwów — Katowice — Wilno

STYCZEŃ

1938 r.

I

Rok II

TREŚĆ:

Cena egz. 30 gr.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA

WARSZAWA, ul. MARSZAŁKOWSKA 60 31, tel. 9-95-94.

Stanisław Misiakowski.

Poprawa jest—ale śmiesznie mała

Po długotrwałym okresie tępienia ruchu samochodowego, przy pomocy wysokich opłat celnych i podatkowych oraz przeróżnych utrudnień biurokratycznych, rząd wszedł nareszcie pod naciskiem opinii publicznej — na wiosnę 1936 roku — na drogę popierania motoryzacji.

W tym celu wydano szereg ustaw, rozporządzeń, zarządzeń i okólników, bądź przyznających ulgi podatkowe i obniżających opłaty celne od wozów importowanych, zwłaszcza małolitrażowych, bądź też upraszczających a nawet zupełnie usuwających niektóre przepisy administracyjne, które w praktyce okazywały się niczym innym, jak tylko zwykłą formalistyką i tworem św. Biurokracego. W rezultacie społeczeństwo polskie, które przez szereg lat było systematycznie odsuwane od ruchu motorowego, zaczęło z powrotem zwracać się ku samochodom, mniej się już obawiając przykrych konsekwencyj, jakie do niedawna jeszcze pociągało za sobą nabywanie pojazdu mechanicznego.

Złagodzenie więzów, krępujących ruch motorowy, znalazło też i wyraz we wzroście liczby kursujących wozów. Według danych oficjalnych **w ciągu 1936 roku przybyło w Polsce 3339 pojazdów mechanicznych** i w dniu 1 stycznia 1937 r. nasz park motorowy podniósł się liczebnie do **37.468 pojazdów mechanicznych.** Rzecz oczywista był to przyrost bardzo skromny, ale w warunkach naszej smutnej rzeczywistości motoryzacyjnej był on wyrazem znamiennego przełomu, gdyż oznaczał **zwrot od systematycznej demotoryzacji ku wprawdzie maleńkiej, ale już wyraźnej poprawie.**

A cóż nam przyniósł ubiegły rok 1937?

Według tymczasowych danych w ciągu 11 miesięcy ub. roku liczba zarejestrowanych w kraju pojazdów mechanicznych wzrosła o 7125 wozów. W dniu 1 grudnia ubiegłego roku posiadaliśmy ogółem **44.643 pojazdów mechanicznych.** W tym 19.705 samochodów osobowych, 1.750 autobusów, 10.321 motocykli, 1239 pojazdów specjalnych.

Dane co do ruchu motorowego w grudniu roku ubiegłego nie zostały jeszcze opublikowane, ale miesiąc ten mógł raczej przynieść ubytek, a nie wzrost liczby kursujących pojazdów motorowych, wskutek wycofywania maszyn zużytych. Można więc przyjąć, że **w ciągu całego roku ubiegłego przybyło w w Polsce około 6.800 pojazdów mechanicznych.** W szczególności wzrosła liczba samochodów osobowych o 3.820 wozów, samochodów ciężarowych o 1.248, taksówek o 384, autobusów o 207, motocykli o 1.431 i pojazdów specjalnych o 85 sztuk.

Cyfry te oznaczają **przyrost netto**, t. j. po odliczeniu wozów, wycofanych z ruchu wskutek zniszczenia. Ogółem **sprzedaż nowych pojazdów mechanicznych osiągnęła w w roku ubiegłym przeszło 9.000 wozów**, z czego ponad 2000 poszło na odmłodzenie taboru.

Czy wzrost motoryzacji w roku ubiegłym jest dostatecznie duży? Absolutnie nie! Wprawdzie wzrost jest wyraźny i nawet dwa razy większy, niż w roku 1936, ale stanowczo **nie zaspokaja on naszych potrzeb transportowych i co najważniejsza obronnych.**

Musimy bowiem sobie uprzytomnić, że wskutek niewłaściwej polityki fiskalnej i biurokratycznej, **kraj nasz został zupełnie ogołocony w ciągu ostatnich lat z pojazdów motorowych.** Ta demotoryzacja Polski była tym groźniejszą, że wokół nas, we wszystkich państwach odbywał się istny wyścig w zakresie wzrostu motoryzacji i w niektórych krajach ruch motorowy przybrał wprost fantastyczne rozmiary. Poza tym nasz park motorowy nie tylko był nikły pod względem liczby, ale też **niesłychanie zużyty i zniszczały** wskutek posiadania nadmiaru starych modeli, które właściwie dawno już powinny być wycofane z obiegu.

Znajdowaliśmy się więc na samym dnie klęski motoryzacyjnej, stoczyliśmy się do poziomu półdzikich narodów afrykańskich i dopiero od półtora roku zaczynamy nieco z tego upadku się dźwigać. Ale nasze podnoszenie odbywa się w tak powolnym tempie,


Mobiloil
PA.

zwłaszcza, że w innych państwach za granicą tempo motoryzacji nie tylko nie słabnie, ale coraz bardziej się wzmaga, że to musi napawać troską i niepokojem każdego myślącego obywatela. Bo cóż znaczą te zaledwie 44.643 pojazdy mechaniczne, które kursują po ogromnych przestrzeniach 34-milionowego państwa polskiego, gdy np. w 68-milionowej Rzeszy Niemieckiej kursuje obecnie przeszło 3 miliony wozów motorowych. I cóż znaczy ten wzrost, jaki nastąpił w roku ubiegłym w ilości zaledwie 6.800 nowych pojazdów mechanicznych, gdy w Niemczech przybyło w tym czasie przeszło 450 tysięcy nowych maszyn.

Może tutaj ktoś zrobić uwagę: No tak, Niemcy mają dużo samochodów i motocykli, ale też są od nas znacznie zamożniejsi, bardziej uprzemysłowieni, i na wyższym stopniu kultury.

Uwaga jest niewątpliwie słuszna, bo nie da się zaprzeczyć, że **motoryzacja jest funkcją zamożności, uprzemysłowienia i stopnia kultury mieszkańców każdego kraju.** Im większy jest dochód społeczny obywateli, im kraj posiada więcej fabryk i warsztatów pracy, im większe uświadomienie społeczne i kulturalne, tym większa też jest liczba pojazdów mechanicznych. Ale jeżeli nawet uwzględnić różnice, jakie istnieją między Polską i Niemcami w zakresie dochodu społecznego, rozwoju życia gospodarczego i kulturalnego, to też jeszcze nie znajdziemy wytłómaczenia dla tej wielkiej dysproporcji, dla tej olbrzymiej przepaści, jaka wytworzyła się między nami, a innymi państwami w zakresie motoryzacji. Co więcej nawet państwa uboższe i mniej uprzemysłowione i niżej pod względem kulturalnym od Polski stojące posiadają dzisiaj procentowo więcej pojazdów mechanicznych, niż my.

Dochodzimy do wniosku: Muszą więc być jakieś **specjalne przyczyny**, które powodują, że motoryzacja w Polsce rozwija się w tak żółwim tempie. Istotnie, przyczyny są bardzo liczne i zasadnicze.

Jest faktem bowiem bezspornym, że ruch motorowy pomimo akcji rządu, która wyraziła się, jak już powiedzieliśmy w szeregu posunięciach, natrafia w dalszym ciągu na liczne przeszkody i trudności. A to dlatego, że **dotychczasowa akcja promotoryzacyjna rządu była i jest wysoce niedostateczna.** To, co dotychczas rząd zrobił na froncie motoryzacyjnym, to są dopiero pierwsze nieśmiałe kroki, które wprawdzie oczyściły atmosferę i zainteresowały więcej społeczeństwo pojazdami mechanicznymi, tym nie mniej nie usunęły wszystkich najważniejszych hamulców, utrudniających korzystanie i eksploatację pojazdów motorowych w Polsce. To też jest rzeczą jasną, że gdyby ulgi i ułatwienia były większe i szersze, i wzrost motoryzacji byłby u nas znacznie silniejszy. Jeżeli uświadomić sobie należycie, z jakimi jeszcze trudnościami i przeszkodami musi w Polsce borykać się właściciel samochodu, czy to osobowego, czy zarobkowego i jak wygórowane musi jeszcze uiszczać opłaty, bądź w postaci podatków bezpośrednich, bądź w postaci podatków pośrednich, tkwiących np. w cenie sprzedażnej benzyny, to trzeba dojść do wniosku, że atmosfera jest u nas nadal wysoce nieprzychylna dla motoryzacji.

Jakież to są przeszkody, hamujące ruch motorowy w Polsce?

Przede wszystkim najboleśniej dają się we znaki **wysokie koszta eksploatacyjne.** Jesteśmy krajem ubogim, a mimo to koszty utrzymania samochodów w naszym kraju są bezporówanania wyższe niż za granicą. Najważniejszą bodaj pozycją tych kosztów eksploatacyjnych stanowią **zbyt wysokie ceny środków napędowych a zwłaszcza benzyny.** Obniżenie od sierpnia 1936 r. ceny sprzedażnej benzyny z 68 groszy na 58 groszy za litr w pompie były tylko **półśrodkiem.** Cena benzyny jest w dalszym ciągu wygórowana wskutek nakładania na benzynę przez skarb państwa i związki komunalne zbyt wysokich opłat.

Sprawę trzeba postawić jasno. Jeżeli rząd chce naprawdę rozwoju motoryzacji, to musi istotnie stanąć na stanowisku, że **benzyna jest artykułem pierwszej potrzeby** i nie traktować jej jak zagraniczne perfumy lub pończochy jedwabne, obłożone wysokim podatkiem luksusowym. Tymczasem obecnie w cenie sprzedażnej benzyny, przeszło połowę stanowią opłaty państwowe i komunalne. Wskutek tego benzyna w kraju jest mało dostępna dla szerszych konsumentów, a jednocześnie tenże artykuł wywożony jest z o-

gromnym deficytem za granicę, po śmiesznie niskich cenach, choć bynajmniej nie posiadamy takich bogactw naftowych, abyśmy sobie mogli pozwalać na uprawianie deficytowego eksportu. Cenę benzyny podobnież jak i smarów trzeba obniżyć i to bardzo wydatnie, przez skasowanie, względnie zniesienie opłat państwowych i samorządowych, a będzie to z pożytkiem dla kraju. Ewentualny ubytek wpływów, jaki tutaj nastąpi dla skarbu ,będzie szybko pokryty wzrostem ruchu motorowego, a tym samym i wzrostem konsumcji środków napędowych.

Nie mniej dotkliwą przeszkodą na drodze rozwoju motoryzacji jest u nas **brak garaży**, który ostatnio przybrał rozmiary wprost katastrofalne. Rzecz zastanawiająca, rząd nad tym kapitalnym zagadnieniem zupełnie przechodzi do porządku dziennego. A przecież, gdyby czynniki rządowe zawczasu pomyślały o rozwiązaniu problemu garażowego, to dzisiaj nie bylibyśmy świadkami tak horendalnego zjawiska, że w niektórych miastach, a zwłaszcza w Warszawie i Gdyni, trzeba dzisiaj drożej płacić za zwykłą nieopaloną szopę dla samochodu, niż za wygodny, dobrze umeblowany pokój. Przy tym problem garażowy jest tego rodzaju, że łatwo go rozwiązać bez specjalnych nakładów pieniężnych. Potrzebny jest na to tylko **czas i decyzja.** Poprostu trzeba tylko odpowiednio zmienić niektóre paragrafy prawa budowlanego i nie wydawać pozwoleń na nowe budowle, o ile odpowiedni procent kubatury nie jest przeznaczony na garaże.

Tymczasem obecnie obowiązujące ustawodawstwo budowlane nie tylko nie sprzyja budowie garaży, lecz przeciwnie, wręcz je utrudnia, gdyż część budowli, przeznaczona na pomieszczenie dla samochodów, nie korzysta z ulg budowlanych, pożyczek państwowych i t.p. W rezultacie powstały całe nowe dzielnice, w których absolutnie nie przewidziano pomieszczeń dla samochodów. Co więcej, samo Państwo pobudowało cały szereg gmachów i domów i też nie pomyślało o garażach, choćby dla samochodów własnych instytucyj i własnych urzędników. Doszliśmy do tego, że choć nasza motoryzacja jest jeszcze w powijakach, a przyrost ruchu motorowego znikomy. a już brak garaży przybrał rozmiary katastrofalne. A cóż będzie, gdy tempo wzrostu motoryzacji przyjmie rozmiary, odpowiadające wymaganiom życia gospodarczego i potrzebom obronnym Państwa?

Dużą też trudność stwarza na naszym rynku **niedostateczna podaż samochodów i motocykli.** Brak niektórych marek i modeli samochodów przybrał w letnich miesiącach ubiegłego roku bardzo silne rozmiary. Całe setki osób musiały czekać po kilka tygodni, a nieraz po kilka miesięcy na zamówione wozy. Zamiast więc wykorzystać istniejące możliwości zwiększenia liczby osób, nabywających samochody, **zmarnowaliśmy sezon ubiegły.** Bo nie ulega kwestii, że gdyby rynek zawczasu był zaopatrzony w potrzebne wozy i gdyby sprzedawcy, zamiast przyjmować pozę dobroczyńców, z łaski przydzielających zakupione uprzednio maszyny, zajmowali się propagowaniem samochodów i zjednywaniem klienteli, wzrost motoryzacji w roku ubiegłym byłby zapewne o parę tysięcy pojazdów mechanicznych większy.

Tu również czynniki decydujące, kierujące naszą polityką motoryzacyjną, nie stanęły na wysokości zadania. Przecież głód samochodowy ujawnił się już w roku 1936 i można było łatwo przewidzieć, że zapotrzebowanie na samochody w r. 1937 się wzmoże. Tymczasem **nic nie zrobiono, aby rozszerzyć zakres produkcji krajowej,** choć nie ulegało kwestii, że podwojona nawet ilość wozów krajowych, cieszących się coraz szerszym wzięciem wśród publiczności, znajdzie łatwy zbyt.

Wskutek braku samochodów produkcji krajowej powstała konieczność importu wozów zagranicznych, gdyż również samochody, montowane w kraju, też nie były w stanie zaspokoić potrzeb rynku wewnętrznego. Jednakże **import samochodów był w dalszym ciągu chaotyczny** i nie był ujęty w normy,

odpowiadające naszym wymaganiom i potrzebom. Za kilka miesięcy, gdy obecnie importowane wozy trzeba będzie remontować, wówczas w całej jaskrawości wystąpią ujemne skutki tej **pstrokacizny technicznej**, jaka istnieje na naszym rynku, gdzie dopuszcza się sprzedaż maszyn zagranicznych w znikomych ilościach, zato najrozmaitszych typów i bez żądania od sprzedawcy posiadania części zapasowych i odpowiednio urządzonych stacyj obsługi.

A gdy mowa o trudnościach i hamulcach motoryzacyjnych, to nie sposób pominąć sprawy **obciążeń podatkowych.** Wprawdzie rząd przyznał ulgi podatkowe dla nowonabywców samochodów dekretem Prezydneta R. P. z dnia 7 maja 1936 roku oraz okólnikiem uzupełniającym ministerstwa skarbu z dnia 22 grudnia 1936 r., ale **przyznane ulgi są niewystarczające, a sposób ich ujęcia niezbyt** fortunny. Ulgi te wygasły z dniem 1 stycznia 1937 r. Organizacje gospodarcze i zainteresowane sfery samochodowe niejednokrotnie występowały nie tylko o przedłużenie tych ulg, ale i o odpowiednie ich znowelizowanie. Jak dotąd, rząd wypowiedział się za przedłużeniem ulg, ale nie wiadomo, czy jednocześnie nie nastąpi ich rozszerzenie. Tymczasem ulgi podatkowe powinny być w ten sposób zmodyfikowane, aby **ułatwiały nabycie samochodów zarobkowych,** przy czym dla nabywców samochodów ciężarowych, autobusów i traktorów należy znieść granicę 12 tys. zł cen nabycia, poza którą ulg się obecnie nie udziela. Nabywcy samochodów osobowych, w razie wydania na nowy wóz więcej niż 12 tys. zł. również powinni mieć możność uzyskania ulg podatkowych w granicach tej sumy.

Niezależnie od tego trzeba przyznać **ulgi podatkowe dla nabywców samochodów używanych, obniżyć opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy, unormować ratalną sprzedaż samochodów,** ułatwić zakładanie stacyj obsługi i części zapasowych i t. p.

Jest więc jeszcze bardzo dużo do zrobienia w zakresie poparcia motoryzacji.

Jeżeli te przeszkody i trudności — a jest ich znacznie więcej, bo wymieniliśmy tu tylko kilka najważniejszych i najbardziej jaskrawych — będą szybko usunięte, to i wzrost motoryzacji przyjmie u nas zgoła inne rozmiary. Bo potrzeby kraju w zakresie sprzętu motorowego są olbrzymie. I trzeba tylko społeczeństwu **pomóc, a nie utrudniać** w zaopatrywaniu się i w korzystaniu z pojazdów motorowych.

Jak obchodzić się z oponą?

Oto zagadnienie, którego wagę we własnym, dobrze zrozumiałym interesie, winien uświadomić sobie każdy automobilista, gdyż zarówno bezpieczeństwo, jak i komfort jazdy, a wreszcie oszczędność w eksploatacji wozu, ściśle są z tem zagadnieniem związane. Praktyka wykazuje, że bardzo dużo przedwcześnie zniszczonych opon ulega temu losowi wyłącznie z powodu nieumiejętnego lub niedbałego obchodzenia się z nimi. Dlatego też uważamy za jedno z najważniejszych swych zadań uświadomienie kierowców w tym względzie i podajemy poniżej szereg uwag i praktycznych wskazówek, jak należy obchodzić się z oponą, aby umożliwić naszym czytelnikom zapoznanie się z tą, tak mało znaną dziedziną i osiągnięcie najlepszych wyników, czyli najtańszego kosztu kilometrażu opony.

W artykule niniejszym nie jesteśmy oczywiście w stanie omówić wyczerpująco całokształtu zagadnienia. Ograniczyliśmy się do omówienia zasad najistotniejszych, których lekceważenie staje się z reguły przyczyną dotkliwych strat.

Dlatego prosimy przeczytać niniejsze uwagi,, które nadsyła nam kierownictwo jednej z krajowych wytwórni opon.

Koszt kilometrażu opony zależy od doboru właściwej opony, umiejętnego obchodzenia się z nią, przepisowego montowania na odpowiednią i dobrze utrzymaną obręcz i wogóle od należytej pielęgnacji i kontroli w codziennym użytku. Prosta kalkulacja daje nam następujące rezultaty: zespół opon z rezerwą dla samochodu osobowego (czyli ogółem 6 opon) kosztuje przeciętnie

6 × 150.— zł. = 900 zł.

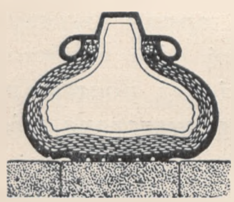
Przy przestrzeganiu obciążenia i ciśnieoraz przy odpowiedniej obsłudze, przebiega

opona samochodowa „STOMIL" (na samochodzie osobowym) na względnie dobrych drogach od 20.000 do 40.000 km., co przy 40.000 km. stanowi około 2 groszy na 1 klm; (doświadczony kierowca osiąga zależnie od warunków niejednokrotnie kilometraż znacznie wyższy) — ta sama opona zużywa się przy wadliwej obsłudze już po przebyciu 6.000 km, co przy tej samej cenie opon stanowi 15 groszy za 1 km.

Przejazd 100 km. kosztuje więc w pierwszym wypadku 2.— zł., w drugim zaś 15.— zł., czyli 7 razy drożej.

Jeżeli przyjmiemy, że samochód osobowy przeciętnie przebiega rocznie 16.000 km., to koszt zużycia opon wyniesie przy dobrej obsłudze opon i obręczy 16.000 × 2 groszy = 320.— złotych, przy wadliwej obsłudze opon i obręczy 16.000 × 15 groszy = 2.400.— zł. Nieprzestrzeganie zasad prawidłowej pielęgnacji opon powoduje przeto stratę 2.080.— zł.

Cyfry te dowodzą, że warto się nad tem zagadnieniem zastanowić, zwłaszcza, że niedomagania można usunąć bez powiekszenia kosztów i bez większego wysiłku. Wystarcza ściśle przestrzeganie tych prostych przepisów, które podajemy poniżej.



Opona napompowana prawidłowo.



Opona napompowana niedostatecznie.

1) Niedostateczne napompowanie opon czyli za niskie ciśnienie zniszczy każdą oponę, a więc i naszą, mimo jej solidnej budo-



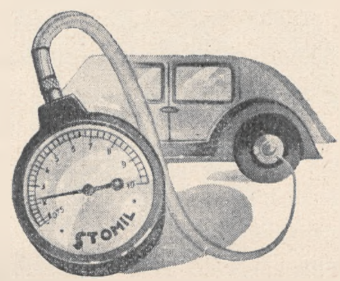
Miękkie boki łatwiej chwytają gwoździe.

wy, dostosowanej do ciężkich warunków drogowych, bowiem zbyt silne ugniatanie opony zniszczy tkaninę osnowy (karkasu), czyli szkieletu, na którym budowa opony się opiera.

Pamiętaj, że opona przy zbyt niskiem ciśnieniu łatwiej chwyta gwoździe.

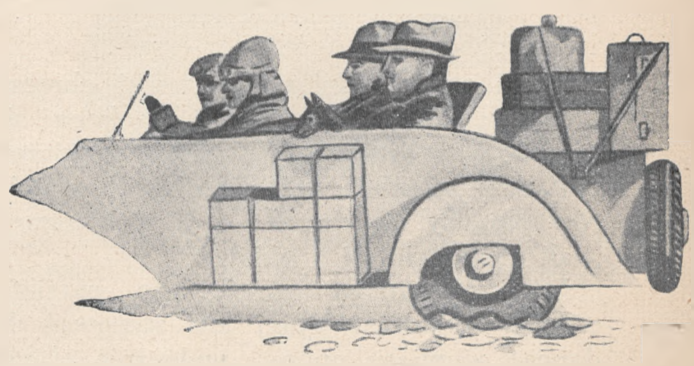
Dlatego sprawdzaj conajmniej raz na tydzień ciśnienie we wszystkich oponach.

2) Przy zbyt wysokim obciążeniu opona się załamuje. Nitki tkaniny zrywają się, a



opona zwolna ale nieuchronnie ulega zniszczeniu. Jak wózek dziecięcy nie jest pojazdem dla rodziców, tak też samochód osobowy nie jest autobusem; każde *przeciążenie nawet przejściowe jest wielce szkodliwe dla opony;* dlatego czuwaj zawsze nad tem, by opona nie była przeciążona. Podana w broszurce „Jak obchodzić się z oponą?" tabela ciśnień wkaże Ci jakie obciążenie opona wytrzymuje.

Rzeczywiste obciążenie opon składa się ze sumy wagi samochodu, pasażerów i bagażu. Najlepiej zważyć oś przednią i tylną i dzielić wagę przez ilość opon. Jeżeli możności zważenia niema, należy na oś przednią przyjąć 1/3 ogólnej wagi, a na oś tylną 2/3.



3) Drobne nawet uszkodzenia opony należy natychmiast fachowo naprawiać. Wydatek ten dobrze się opłaci. Zważ, że bawełna, zawarta w tkaninie chciwie, jak knot lampowy wchłania w siebie wilgoć wnikającą do wnętrza opony przez uszkodzone

miejsce. Szkielet opony butwieje i gnije. Zniszczeniu ulega najważniejsza część opony, stanowiąca o wytrzymałości.



4) Dbaj, aby obręcz odpowiadała oponie. Dla każdej opony przewidział konstruktor odpowiednią obręcz, którą wymienia tabela ciśnień. *Przekonaj się, czy posiadana przez Ciebie obręcz odpowiada namontowanej na nią oponie*, wzgl. tej oponie, którą masz zamiar zastosować. W tym celu dokonaj pomiaru obręczy więc średnicy D lub lepiej



Opona przebita do płótna: piasek oddziela stopniowo płótno od gumy.

obwodu powierzchni podstawowej obręczy, oraz szerokości u jej wnęki i przekonaj się, czy uzyskane liczby odpowiadają wymiarom podanym w tabeli najważniejszych wymiarów obręczy na str. 30 — 32 w broszurce „Jak obchodzić się z oponą?"

Jeżeli stwierdzisz różnicę to pamiętaj o tem, że zawsze lepiej jest stosować dla danego wymiaru opony wyłącznie obręcz przynależną, wskazaną w tabeli. Jednakże nowoczesne obręcze i opony są tak zbudowane, że dana opona może biegać na 2 lub 3 różnych obręczach, pod warunkiem, aby średnica tych obręczy odpowiadała ściśle średnicy opony, a szerokość wnęki nie różniła się więcej niż o jeden numer od obręczy przynależnej do tej opony; wszystkie odnośne wskazówki znajdziesz w poszczególnych rubrykach „tabeli ciśnień" i tabeli najważniejszych wymiarów obręczy w broszurce" „Jak obchodzić się z oponą?".

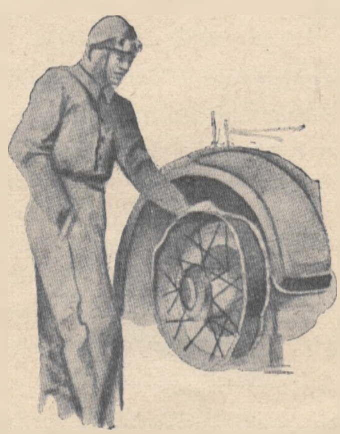
Przykłady: — Jeżeli masz obręcz o szerokości wnęki 82,5 mm i obwodzie 1601 mm, co odpowiada wg. „tabeli najważniejszych wymiarów" obręczy 3.25E × 20, to nie można montować na tę obręcz opony 5.25 — 19, gdyż zachodzi tu różnica w średnicach; tę oponę 5.25 — 19 trzeba montować na obręcz 3.25E × 19, w ostateczności no obręcz o tej samej średnicy, lecz cokolwiek węższej wnęce, a więc na obręcz 3.00D × 19.

Wynika stąd, że gdybyś posiadał początkowo przy Twym wozie opony 5.00 — 19 i obręcze 3.00D × 19, a chciałbyś przejść na dopuszczalny wymiar większy 5.25 — 19, to możesz zmontować oponę 5.25 — 19 na posiadaną obręcz 3.00D × 19 bez potrzeby zamiany kół.

5) Badaj stan obreczy i kół. Obręcze pogięte, zardzewiałe lub wygarbione uszkadzaja skrzydła (wulst) opon; opony w ten sposób uszkodzone nie nadają się do naprawy i stanowią poważne niebezpieczeństwo przy jeździe. Niech wiec bedzie Twojem przyzwyczajeniem regularnie kontrolować stan obręczy. Możesz przez to przedłużyć trwałość opony.

Przed namontowaniem opony wyczyść dokładnie obrecz i usuń rdze zapomoca skrobaczki i szczotki drucianej, poczem posmaruj lekko gliceryną oczyszczone miejsca.

Badaj obręcz specjalne w tych cześciach, które stykają się bezpośrednio ze skrzydłem opony zważając dokładnie, czy nie znajdują się na niej wygarbienia guzy i wygięcia. Obręcze silnie odkształcone muszą być



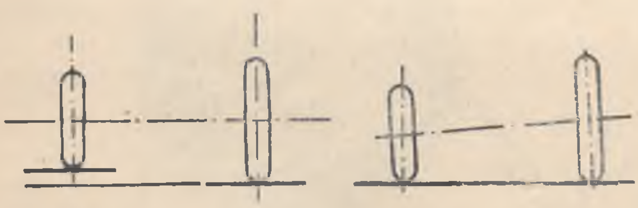
bezwzględnie wyprostowane; występy i guzy muszą być zaklepane względnie spiłowane pilnikiem zaś wgłębienia wypełnione kitem żelaznym.

Jeżeli z jakichkolwiek względów wypukłości, guzów i t. p. całkowicie usunąć nie można, pamiętaj że należy oponę po przebyciu 2.000 do 3.000 km. przesunąć na obręczy o 45 stopni w tym celu, aby nie zawsze jedno i to samo miejsce było dręczone przez wadliwą część obręczy.

6) Oponie szkodzi także fałszywe ustawienie kół: za duży skos, fałszywy rozstaw, koła wichrowate lub bijące (t. j., gdy obręcz jest osadzona krzywo lub mimośrodowo w stosunku do osi) powodują nierównomierne lub szybkie niszczenie opon.

7) Pamiętaj, że koła zmontowane na jednej i tej samej osi Twego samochodu, powinny w stanie ogumowanym posiadać jeden i ten sam promień (wysokość), gdyż inaczej wóz stać będzie krzywo.

Dlatego też bezwzględnym błędem byłoby montować na jednej i tej samej osi dwie opony różnych wymiarów; również unikać należy montowania na jedną oś 2-ch opon tego samego nominalnego wymiaru, lecz pochodzących z 2-ch fabryk gdyż pomiedzy rzeczywistymi wymiarami tych opon zachodzą czesto znaczne odchylenia. Z tego też

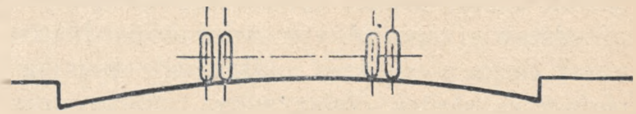


Oś, której koła mają niejednakową wysokość: wóz stoi krzywo.

powodu *należy również baczyć, aby opony zmontowane na jednej i tej samej osi miały o ile możności jednakowy stopień zużycia;* błędem więc byłoby montować na daną oś oponę zupełnie nową o ile druga opona na tejże osi jest silnie zużyta; komplet kół, znajdujących się przy samochodzie, powinien być wykorzystany w ten sposób, aby możliwie najściślej zastosować się do zasady ogólnej o której mowa.

8) Pamiętaj, o ile stosujesz na tylnej osi *opony bliźniacze,* że i tu opona o zdartym protektorze nie powinna biegać w parze z oponą nową gdyż w ten sposób zbyt wielki ciężar obciążyłby jedną tylko oponę.

Przy użyciu kół bliźniaczych pamiętaj dalej, że gumy kół zewnętrznych powinny posiadać ciśnienie od $^1/_4$ — ½ atm. wyższe od



Ogumowanie bliźniacze

gum kół wewnętrznych (co wynika z rozważań dot. zarówno wypukłego kształtu jezdni, jakoteż i reakcyj poszczególnych punktów oporu).

9) Opona nie znosi benzyny, nafty oliwy, smoły, lakieru i tłuszczów; pod ich działaniem guma się rozkłada. Osłabienie odporności protektora jest tego następstwem. Ażeby uchronić się przed niszczącem działaniem tych materiałów, należy miejsca zabrudzone oczyścić, używając w tym celu najlepiej mieszaniny benzyny (60%) z lanoliną (40%).

10) Montuj prawidłowo! Również sposób montowania wpływa na trwałość opon.



Prawidłowy montaż opony na obręcz mimośrodową (Bibendum). Oponę założono wpierw po stronie zaworu (wentyla) czyli w miejscu największego wgłębienia obręczy.

Montowanie przemocą i nieodpowiedniemi narzędziami niszczy skrzydła (wulst) opony i zrywa plecionkę stalową (kabel), przytem ulega zerwaniu względnie zgnieceniu warstwa ochronna gumy i tkaniny, otaczająca plecionkę. Przez uszkodzone miejsca wnika wilgoć do zwojów plecionki i po-

woduje szybkie jej przerdzewienie. Jazda na takich oponach oznacza ustawiczne niebezpieczeństwo życia.

Montowanie opony na odpowiednią obręcz płaską z odejmowanym pierścieniem lub na obręcz płaską wpoprzek przeciętą nie przedstawia specjalnych trudności. Natomiast dużo wypadków uszkodzeń opon zachodzi na skutek fałszywego montowania opon na obręcze wgłębione i mimośrodowe (półpłaskie, zwane też „Bibendum").

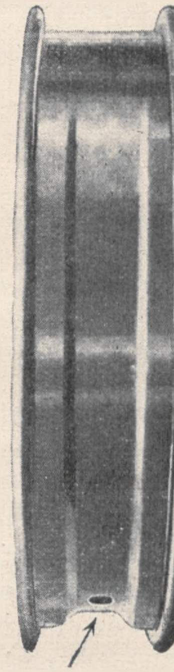
Pamiętaj o zachowaniu następujących ostrożności:

a) przy montowaniu opony na *obręcz wgłębioną* uważaj, aby należycie zasunąć skrzydła opony we wgłębienie obręczy, następnie zaś ostrożnie podważ dźwignią przeciwległy brzeg skrzydła. Opona bez dużego wysiłku ułoży się na obręczy prawidłowo.



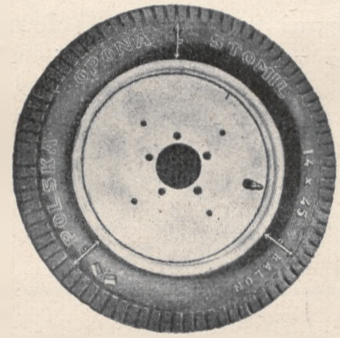
Nigdy nie montuj opony na obręcz mimośrodową (Bibendum) tak, jak przedstawia powyższy rysunek, bo uszkodzisz plecionkę i skrzydło! Zawór wskazuje, że oponę umieszczono wpierw na płaskiej części obręczy, zamiast na wgłębionej.

b) Przy montowaniu opony na obręcz *mimośrodową* (półpłaską, „Bibendum") zawsze montuj w ten sposób, aby najpierw zasunąć skrzydło w najgłębsze miejsce mimośrodowego wgłębienia obręczy, następnie zaś ostrożnie podważ dźwignią przeciwległe miejsce skrzydła. Nigdy nie zakładaj dźwi-



Obręcz mimośrodowa Bibendum. Otwór dla zaworu znajduje się w miejscu największego wgłębienia (zobacz strzałkę). Skrzydła opony zasunąć w to wgłębienie — nigdy zaś na płaską część.

gni w sposób odwrotny, t. zn. od strony wgłębienia obręczy, gdyż skrzydła (wulst)



Prawidłowo założona opona. Odstęp a od protektora do krawędzi obręczy ma jedną i tą samą długość we wszystkich miejscach.

opony nie mogą przejść bez nadwyrężenia plecionki stalowej przez krawędź obręczy, jeżeli oponę zamiast w największe wgłębienie, założysz na płaską stronę obręczy.

Montowanie gwałtem powoduje częściowe naderwanie lub rozciągnięcie plecionki już przy stosunku ramion dźwigni 1 : 50 wywołuje się w plecionce natężenie 2.000 do 3.000 kg. i miażdży się warstwę otaczającą plecionkę, a nawet całe skrzydło.



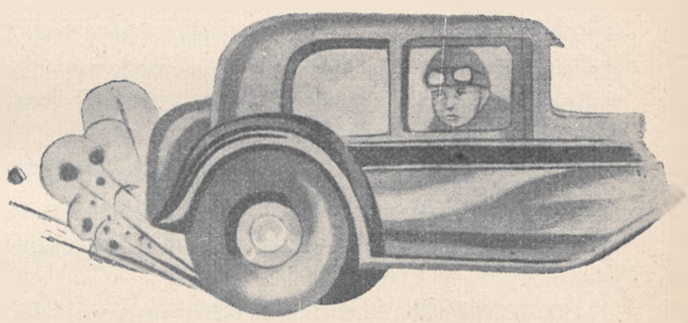
Przedwcześnie zużyty protektor opony wskutek niewłaściwej jazdy (szybkie startowanie, gwałtowne hamowanie, źle uregulowany hamulec.

Po namontowaniu dbaj, aby opona na obręczy mimośrodowej prawidłowo się ułożyła.

Przepisowe ułożenie się opony na obręczy po prawidłowem jej nałożeniu zależy od umiejętnego przestrzegania następującej wskazówki: oponę na obręczy mimośrodowej (półpłaskiej) lub wgłębionej należy z początku napompować tylko do ciśnienia ½ atm. Pod wpływem tego ciśnienia opona powinna sama oprzeć się prawidłowo o brzegi obręczy. Przybranie właściwego położenia oznajmi zazwyczaj uderzenie skrzydeł o brzegi obręczy. Zewnętrznie łatwo spostrzec, czy ona dobrze siedzi w obręczy. Odstęp od protektora do krawędzi obręczy powinien być jednakowy we wszystkich miejscach czyli posiadać jedną i tę samą długość. Dla łatwiejszego zorjentowania się niektóre opony są zaopatrzone w linię wskaźnikową, która przebiega wzdłuż całego obwodu opony. *Dopiero po upewnieniu się, że opona została nałożona należycie, dopompuj powietrza do przepisowego ciśnienia.*

11) Przy zakładaniu dętki także stosuj niezbędną ostrożność. Wkładaj dętkę do opony w stanie lekko napompowanym. Wnętrze opony i dętkę należy zawsze zapudrować (talk); unikasz przez to wielu uszkodzeń.

12) Za nieodpowiednią jazdę płacisz oponami! Gwałtowne ruszanie z miejsca, silne hamowanie i t. p. nie świadczą o sztuce jazdy. Protektor reaguje na to wszystko szybkiem zużyciem. Również przejeżdżanie w szybkiem tempie przez krawężniki chodników i wystające kamienie jest dla opon niebezpieczne gdyż prowadzi do pękania płócien osnowy (karkasu).



Gwałtowne ruszanie z miejsca niszczy drogę i opony.

Stan dróg w Polsce

Na marginesie kongresu drogowego w Warszawie.

Polska przedrozbiorowa była prawie do końca wieku XVIII bardzo zaniedbana pod względem dróg. Nie było wówczas prawie zupełnie zrozumienia dla sprawy drogowej, zresztą niewielkie wówczas potrzeby kulturalne, brak odpowiednich funduszów oraz względnie mała sprawność administracji przyczyniły się w równej mierze do złego stanu dróg w ówczesnej Polsce. I w rezultacie uporządkowaniem dróg zajmował się niemal wyłącznie mróz, w jesieni zaś i na wiosnę podczas deszczów przedstawiały one trudne do przebycia bajora.

Nieco lepiej przedstawiała sie sprawa drogowa w Polsce porozbiorowej w w. XIX, kiedy zaborcy zbudowali cały szereg dróg; te jednak, posiadały przeważnie charakter wojskowy, strategiczny, niejednokrotnie zupełnie nie odpowiedający potrzebom gospodarczym kraju. Nie było wówczas dążenia do zagęszczania ogólnej sieci dróg gospodarczo - komunikacyjnych, tak, że w rezultacie Polska po odzyskaniu Niepodległości oddziedziczyła po zaborcach sieć dróg o nawierzchni twardej stosunkowo rzadką i niejednokronie rozłożoną oraz zniszczoną działaniami wojennymi.

Na całym swym obszarze o powierzchni około 389.000 km². Polska po odzyskaniu Niepodległości i ukończeniu działań wojennych posiadała zaledwie około 44.000 km dróg o nawierzchni twardej; stanowiło to gęstość sieci drogowej około 11 km na 100 km² powierzchni.

Ze względu na różnorodność polityki komunikacyjnej zaborców, gęstość sieci drogowej kształtowała się rozmaicie na terenach byłych trzech zaborców i była bardzo nierównomierna. A wiec:

1) w b. zaborze pruskim (Poznańskie, Pomorze i Śląsk) — 11.800 km dróg o nawierzchni twardej, czyli 25 km na 100 km^2 powierzchni;

2) w b. zaborze rosyjskim (woj. Warszawskie, Łódzkie, Białostockie, Kieleckie i Lubelskie) — 13.100 km, czyli 9 km na 100 km^2; woj. Wschodnie: Wileńskie, Wołyńskie, Nowogródzkie i Poleskie — 2.500 km czyli 2 km na 100 km^2;

3) w b. zaborze austryjackim (woj. Krakowskie, Lwowskie, Stanisławowskie i Tarnopolskie) — 16.300 km, czyli 21 km na 100 km^2.

Z tego widać, że odziedziczyliśmy spuściznę drogową o wiele niewystarczająca do zaspokojenia potrzeb ekonomiczno - komunikacyjnych w Polsce.

Po ukształtowaniu się administracji drogowej w roku 1920, przystąpiła ona z całą wolą do naprawy zniszczonych dróg i mostów oraz budowy nowych dróg. Jednakże stały spadek waluty od roku 1924, a następnie długotrwały kryzys gospodarczy utrudniały w znacznym stopniu prawidłowy rozwój gospodarki drogowej.

Pewna poprawa w dziedzinie uporządkowania dróg zaznaczyła się w latach 1928 — 1930. W okresie tym wybudowano około 4.100 km dróg o nawierzchni twardej. Jednakże kryzys gospodarczy ogólno światowy nie oszczędził i Polski, zmniejszając do ogromnego ograniczenia budżetów drogowych i wskutek tego znacznego zahamowania tempa inwestycyj drogowych.

Wypływające stąd duże trudności finansowe i stała niedostateczność oraz znacze wahania wysokości środków, jakie mogły być przeznaczone na cele drogowe — sprawiły, że pomimo dużych wysiłków wybudowano od początku odzyskania Niepodległości zaledwie około 15 km nowych dróg o nawierzchni twardej i w rezultacie posiadamy obecnie stosunkowo małą gęstość sieci dróg o nawierzchni twardej, wynoszącą ogółem około 59.000 km, co daje zaledwie około 15,2 km na 100 km^2 powierzchni.

Dla porównania niech posłużą następujące cyfry, określające gęstość sieci dróg w kilku państwach europejskich, a mianowicie:

1) gęstość sieci dróg o nawierzchni twardej	we Francji	—	120	km/100 km^2
2) „ „ „ „ „ „	w Anglii	—	120,8	„
3) „ „ „ „ „ „	w Danii	—	112,5	„
4) „ „ „ „ „ „	w Czechosl.	—	56,5	„
5) „ „ „ „ „ „	w Niemczech	—	46	„
6) „ „ „ „ „ „	w Italii	—	45	„
7) „ „ „ „ „ „	w Austrii	—	35,2	„
8) „ „ „ „ „ „	w Rumunii	—	19,9	„

Jak z tego porównania widać, jesteśmy bardzo silnie wyprzedzeni przez inne państwa Europy pod względem gęstości sieci drogowej, a wogóle posiadamy tę sieć o wiele zamałą jak na nasze potrzeby komunikacyjno - gospodarcze.

Wiele ośrodków rolniczych i handlowych nie posiada należytego połączenia drogami o nawierzchni twardej z resztą kraju, co przynosi duże straty dla rolnictwa i handlu. Musimy przeto dążyć do wybudowania w najbliższym okresie czasu około 64.000 km nowych dróg o nawierzchni twardej, aby przez to osiągnąć minimalne połączenia drogami o nawierzchni twardej wszystkich siedzib gmin, ośrodków rolniczych, handlowych i t. p. Wybudowanie tej ilości dróg musi być z konieczności rzeczy ze względu na nasze możliwości finansowe rozłożone na pewien dłuższy okres czasu, np. na 20—30 lat i powinno być niezmiennym dążeniem w ciągu lat wszystkich czynników w państwie nie wyłączając społeczeństwa. Tylko bowiem zbiorowy i trwały wysiłek całego państwa może przezwyciężyć wszelkie trudności piętrzące się na drodze realizacji tego zamierzenia.

PODZIAŁ ADMINISTRACYJNY DRÓG

Na zasadzie ustawy drogowej z dnia 10-go grudnia 1920 roku drogi w Polsce dzielą się na 4 kategorie (poza drogami czysto pry-

watnymi i specjalnymi wojskowymi), a mianowicie: 1) drogi państwowe 2) drogi wojewódzkie, 3) drogi powiatowe, 4) drogi gminne.

Ten podział jest oparty na znaczeniu ekonomicznym i komunikacyjnym jakie mają poszczególne drogi bądź dla całego państwa (drogi państwowe), bądź dla jednego lub kilku województw (drogi wojewódzkie) oraz dla jednego lub kilku powiatów (drogi powiatowe), oraz wreszcie drogi gminne mające znaczenie gospodarczo - komunikacyjne dla jednej lub kilku gmin. Według tej ustawy budowa i utrzymanie dróg państwowych są dokonywane na koszt Skarbu państwa. Ogółem długość dróg państwowych wynosi około 18.000 km w tym około 15.000 km o nawierzchni twardej.

Drogi wojewódzkie i powiatowe są budowane i utrzymywane przez wojewódzkie i powiatowe związki samorządowe, które na ten cel pobierają specjalne opłaty i dopłaty drogowe. Ogólna długość tych dróg wynosi około 51.000 km w tym dróg o nawierzchni twardej około 34.000 km.

Drogami gminnymi zajmuje się zasadniczo gmina, budując i utrzymując je na swój koszt.

Ogólna ilość dróg gruntowych w Polsce według danych statystycznych na dzień I.IV, 1937 wynosiła: dróg państwowych — 3.148 km, dróg wojewódzkich i powiatowych — 16.689 km, gminnych — 252.300 km.

Z tej ilości dróg gminnych gruntowych część t. j. około 10.300 km jest już uporządkowanych, posiadających ulepszoną nawierzchnię gruntową czyli wyżwirowanych. Pozostałe drogi gminne gruntowe w ilości około 242.000 km pozostawia jeszcze bardzo wiele do życzenia a w większości są to drogi, których gospodarczymi nazwać nie można.

Józef Benzyna.

Żądania pracowników autobusowych

(Kierowcy, konduktorzy i maszyniści)

Sprawa unormowania pracy oraz uposażenia pracowników na autobusach P. K. P. nie przestaje być aktualną nie tylko dla osób zainteresowanych, lecz wogóle dla świata pracy.

Kierowcy bowiem i konduktorzy tych autobusów pracują w warunkach nienormalnych, ponad siły, a nie korzystają z praw, jakie przysługują personelowi kolejowemu, zatrudnionemu przy obsłudze maszyn (maszyniści) i wagonów pociągowych (konduktorzy).

Zarówno kierowcy, jako i konduktorzy autobusowi — wysuwają żądanie aby:

1) zaliczyć ich do kategorii maszynistów i konduktorów kolejowych;

2) unormować godziny ich pracy według przepisów odpowiadających ich kategorii zatrudnienia.

W poprzednim numerze naszego pisma wskazaliśmy na nienormalne warunki pracy na autobusach P. K. P. Obecnie, na podstawie źródłowego materiału, oświetlimy pretensje pracowników autobusowych i przyczyny ich niezadowolenia.

Przede wszystkim więc kierowcy i konduktorzy autobusowi mają pracę o wiele trudniejszą, niż maszyniści i konduktorzy trakcji parowej (pociągowi). Autobus nie chodzi po szynach tak, jak parowóz. Kierowca przeto musi sam wybierać dlań drogę,, często złą i nierówną. Wymaga to nie tylko bezustannego czuwania nad maszyną, umiejętności, inicjatywy i wprawy, ale i napięcia nerwów. Poza tym — podlega działaniu gazów spalinowych, zatruwających organizm. Maszynista parowozowy ma spokojniejszą pracę i równiejszą jazdę. Dlaczegóż więc kierowca ma być gorzej uposażony, niźli maszynista?

Dla drużyn parowozowych, zatrudnionych przy obsłudze pociągów — przeznacza się $1^1/_2$ godziny na przyjęcie parowozu, a na oddanie go — jedną godzinę. Dla drużyn zaś autobusowych wyznaczono inną normę cza-

su. Kierowca obowiązany jest przybyć na służbę o jedną godzinę wcześniej przed odejściem wozu. Z tej godziny tylko połowę (30 minut) zalicza mu się do czasu służby. A przecie przygotowanie wozu do jazdy wymaga odpowiednich zabiegów, jak np.: sprawdzenia hamulców, świateł, systemu kierowniczego, zbiornika z paliwem, oliwy, stanu wody, ciśnienia w oponach i całego podwozia. Czy wobec tego nie należałoby obsłudze autobusów przeznaczyć takiego samego czasu, jak obsłudze pociągowej?

Konduktor autobusowy ma pracę bardziej skomplikowaną i uciążliwszą, niż konduktor kolejowy. Jest nie tylko bileterem, ale i kasjerem jednocześnie. Mało tego. Po skończonym dniu roboczym — traci jeszcze kilka godzin na zdawanie kasy i bywa narażony nie tylko na stratę czasu, ale często i pieniędzy, przy których odbiorze, nietrudno pomylić się w tłoku. Czasu traconego na zdawanie kasy, wyliczanie się z pieniędzy i biletów — dyrekcja autobusów nie zalicza konduktorowi do czasu służby. Jest to praca nadliczbowa i bezpłatna. Czyż przeto i dlatego konduktor autobusowy ma być gorzej uposażony od konduktora kolejowego?

Takie nadliczbowe godziny nieopłacanej pracy — przydzielono również kierowcom, którzy obowiązani są do czyszczenia i smarowania wozów. Czynność tę zmuszeni są wykonywać do trzech razy w tygodniu, co zajmuje każdorazowo po 2 godziny czasu, niezaliczanego do dniówki. Maszynista dysponuje pomocnikiem i smarownikiem. Kierowca nie. Mimo, że po kilkunastogodzinnej pracy — jest dostatecznie przemęczony fizycznie i nerwowo.

Dalej — kwestia odpoczynku i pokojów noclegowych. Maszyniści i konduktorzy kolejowi korzystają z takich pokojów, które dyrekcja kolei specjalnie utrzymuje na stacjach, gdzie zatrzymują się drużyny kolejarskie. Dla drużyn zaś autobusowych nie wszędzie jest przygotowany kwaterunek. Np. w Grójcu, w Makowie Mazowieckim, Zambrowie, w Kazuniu nie ma pokojów noclegowych. Drużyny autobusowe nocują przeto w wozach, co nie daje należytego wypoczynku, a wynajmowanie noclegu na koszt własny związane jest z wydatkami, na które pracownik autobusowy pozwolić sobie nie może.

W miejscowościach, gdzie dla personelu autobusowego przeznaczone są pokoje noclegowe — nie wszędzie stan ich (np. w Łomży) odpowiada prymitywnym wymogom sanitarnym. Brud daje się tam we znaki, a insekty tak dokuczają, że wypada poruszyć tę sprawę publicznie choćby ze względów zdrowotnych.

Kwestja odzieży służbowej przedstawia, powiedzmy, niewiele do życzenia. Mianowicie wystarczy, by dyrekcja przydzieliła obsłudze t. zw. kombinezy (robocze ubrania) i odpowiednie szafki na przechowanie tych ubrań. Chodzi o to, że obsługa wozu stale ma do czynienia z oporządzaniem go w drodze (nie mówiąc już o wypadkach nieprzewidzianych i że wskutek tego mundur służbowy podlega zniszczeniu (błoto, kurz, śnieg, smary).

Równie konieczną rzeczą jest zaopatrzenie autobusów w specjalne skrytki z odpowiedniem zamknięciem na przechowanie zapasowych biletów pozasłużbowych oraz pieniędzy. Dotychczas konduktor musi to

wszystko dźwigać w swej torbie, co utrudnia pracę.

Kierowcom, których przydziela się do warstatowej pracy — dyrekcja nie wypłaca premii, jakie przysługują innym, zatrudnionym w warstatach, pracownikom. Dzieje im się krzywda. Boć skoro współdziałają w pracy, za którą wyznaczona jest premja, powinni z niej, narówni z innymi, korzystać.

Wreszcie — kwestja dochodzeń służbowych wymaga gruntownej rewizji i zmiany. Raporty o przekroczeniach służbowych danego pracownika składa zazwyczaj kontroler, który jednocześnie prowadzi śledztwo i następnie stawia wniosek o wymierzenie kary. Taka procedura nie daje gwarancji objektywnego załatwienia sprawy — i staje się w wielu wypadkach krzywdząca. Jedna osoba nie może występować w trzech rolach: policjanta, oskarżyciela i sędziego śledczego.

Sądownictwo państwowe, posiadające wieloletnią tradycję, wskazuje najwyraźniej, że podział ról w oskarżeniu, śledztwie i wymiarze kary — jest rzeczą konieczną i w praktyce wypróbowaną. Zatem — nie sam kontroler, lecz odpowiedni funkcjonarjusze komisji administracyjno - prawniczej powinni załatwiać sprawy tego rodzaju.

Oto mniej — więcej najważniejsze bolączki i postulaty pracowników autobusowych P. K. P. pracowników, którzy stawiają słuszne żądanie, aby przyznano im kategorie służbowe maszynistów i konduktorów kolejowych oraz załatwiono najpilniejsze potrzeby, związane z obsługą autobusów.

S. Ćwiek ..

W obronie nerwów

Mieszkańcy wielkich miast podjęli akcję na rzecz ograniczenia hałasu i zgiełku ulicznego, dokuczliwego wroga nerwów.

Turkot wozów, gwizd lokomotyw, dźwięk dzwonków, ryk syren, krzyki sprzedawców, huk tramwajów i autobusów — wszystko to składa się na całość kakofonji, która drażni ucho, szarpie nerwy i niepokoi mieszkańca ruchliwego miasta.

Człowiek ze wsi, gdy dostanie się w wir ruchu miejskiego — robi wrażenie wylęknionego dziecka, traci orjentację i rozgląda się na wszystkie strony. I odwrotnie, człowiek z wielkiego miasta, znalazłszy się na wsi, w pierwszej chwili odczuwa brak tej podniety, jaką daje szum, ruch, gwar i ruch wielkiego środowiska.

My z miasta uciekamy na wieś latem dla odpoczynku. Wieś zaś odwiedza miasta tylko dla załatwienia interesów.

I mimo, że mieszkańcy miast mają większe wygody życiowe, niż ludzie ze wsi — jednak wieśniacy posiadają mocniejsze nerwy, których nie szarpie szum lasu, świst wiatru i kapela ptaków i szelest kłosów, ani nawet wycie psów, co po nocach obszczekują zagrody.

We wszystkich wielkich miastach europejskich kwestja zlikwidowania hałasu stała się zagadnieniem niemałej wagi. Zarówno zachowanie się człowieka, jako i zgiełkliwej maszyny — ujęto w karby przepisów, bez których współżycie miljonowej gromady okazałoby się rzeczą niemożliwą.

Już niema mowy o tem, aby kulturalny obywatel wygrywał w nocy na trąbie i spędzał sąsiadom sen z oczu. Chyba warjat.

I niema również mowy, aby gwizdki, syreny, trąbki, ryk bydła, huk wozów ciężarowch, gruchot bryk, grzmot skrzyń, warkot motorów — trwał bezustannie na ulicach rojących się tysiącami przechodniów.

W Paryżu, w Berlinie, w Londynie wyregulowano hałas uliczny nie tylko przy pomocy przepisów, lecz przedewszystkiem przez zorganizowanie odpowiedniej lokomocji. Wozy konne są tam rzadkością, ulice wyasfaltowane (nie ma „kocich łbów") podzielono na kategorie co do jazdy, wreszcie część ruchu przerzucono na kolejki podziemne.

U nas — w Warszawie, w największym mieście Polski — niema jeszcze tego wszystkiego, co w tamych wielkich grodach, gdzie życie kipi i wre szumniej, niż nad Wisłą — ale tam jest ciszej, niż w naszej hałaśliwej stolicy. Jesteśmy powolniejsi, ale hałasujemy głośniej, niż Francuzi, Niemcy, Anglicy.

Zorganizowanie hałasu (w tym dobrem tego słowa znaczeniu) nie jest rzeczą tak znowu łatwą, jakby się pozornie zdawało. Prze-

dewszystkiem wchodzą tu w grę braki techniczne, a następnie braki kulturalne naszej publiczności, która nie potrafi przestrzegać praw ruchu ulicznego. Wystarczy przejrzeć protokuły policyjne, sporządzane naskutek niewłaściwego przechodzenia jezdni i wypadków nieszczęśliwych, aby przekonać się, że nie posiadamy jeszcze treningu w poruszaniu się w gromadzie. Niedarmo jesteśmy narodem indywidualistów. Cecha ta w danym wypadku nie wypada na naszą korzyść. Każdy wprawdzie chodzi własnymi drogami, ale trzeba mieć także i wspólne drogi.

Plagą dla naszych nerwów jest turkot wozów na ulicach pokrytych „kocimi łbami". Wtedy w domach, położonych przy wązkich ulicach — nie można mówić. Szyby drżą, nerwy skaczą. Cóż robić? Zamało mamy samochodów, zamało asfaltowanych jezdni.

Plagą są gwizdki kolejek podjazdowych, (dym i sadze). Ale cóż? Nie mamy kolejek podziemnych. A jeśli maszynista nie będzie gwizdał, to przechodnie, gwiżdżąc sobie, na przepisy ruchu, będą włazili na tor kolejkowy i pod koła lokomotywy.

Plagą są ryki autobusów i samochodów (i smród nieoczyszczonej benzyny). Wiadomo. Ale jak ostrzedz zamyślonych, zagadanych, pędzących, gapiowatych, nieostrożnych przechodniów przed niebezpieczeństwem?

Ażeby uciszyć miasto — czyniono próby skasowania sygnałów samochodowych. Niektóre pisma warszawskie wyznaczały premje dla kierowców, którzy wykazali się jazdą bez trąbienia. Owszem, inicjatywa godna poparcia. Pierwszy krok na dobrej drodze.

Obecnie, począwszy od 10 stycznia r. b. władze policyjne wydały nowe przepisy, w myśl których w Warszawie jazda samochodowa musi odbywać się bez używania syren — oczywiście — z wyjątkiem wypadków, kiedy zachodzi potrzeba alarmowania. Jest to zarządzenie słuszne. Niezawodnie przyczyni się ono do pomniejszenia hałasu ulicznego i uwolni nerwy nasze od syreniej muzyki w Syrenim Grodzie.

Kierowcy samochodowi napewno uczynią wszystko, aby jak najmniej trąbić (na publiczność) — ale i publiczność musi im przyjść z pomocą i zacznie uczyć się chodzić przez jezdnię, uważać na zakrętach, nie włazić pod koła — i w ten sposób obie strony: piesza i kołowa — staną w obronie własnych i naszych wspólnych nerwów.

NOWE PRZEPISY O RUCHU SAMOCHODOWYM

Z dniem 1 stycznia b. r. weszły w życie nowe przepisy samochodowe. Wobec dotychczas obowiązujących przepisów, rozrzuconych w najrozmaitszych rozporządzeniach różnych ministerstw, obecne uzgodnione przez cztery ministerstwa w jedną całość norm, są dużą korzyścią i udogodnieniem dla zainteresowanych.

Przepisy te są zbyt obszerne ażebyśmy mogli choć w części je streścić jednak podajemy najistotniejsze cechy, które obchodzą kierowców.

Dział V rozporządzenia wprowadza następujące zmiany: dotychczasowy podział na kierowców pojazdów nieprzeznaczonych do użytku publicznego i kierowców pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego (zarobkowych) zastąpiono nowym podziałem: na *kierowców niezawodowych* czyli *amatorów i kierowców zawodowych*.

Pewne zmiany w kierunku ułatwienia trybu otrzymywania pozwolenia „zawodowego" zastosowano przez wydawania ich przez starostwa zamiast jak dotychczas przez województwa. Starostwa będą również upoważnione do odbierania pozwoleń, co dotychczas mógł dokonywać tylko urząd wojewódzki.

Nowe rozporządzenie, pozostawiając na ogół dotychczasowe zasady odbierania pozwoleń wprowadza bardzo ciekawą nowość, mającą na celu *zabezpieczenie interesów kierowcy*. Mianowicie odebranie pozwolenia z powodu stałego przekraczania przepisów o ruchu będzie mogło nastąpić dopiero po uprzednim *dwukrotnym pisemnym uprzedzeniu*. Takie uprzedzenie będzie więc miało charakter upomnienia, mającego na celu ostrzeżenie kierowcy i umożliwienie mu zmiany swego postępowania.

Oczywiście, że w tych razach, gdy przepisy nakazują odebranie pozwolenia a więc np. jeżeli kierowca, będąc *w stanie nietrzeźwym*, spowodował wypadek,

wówczas odebranie pozwolenia nastąpi bez jakiegokolwiek uprzedzenia. O tym powinni pamiętać kierowcy lubiący zaglądać do kieliszka.

Nowe przepisy jakie mają być stosowane przy odbieraniu pozwoleń na kierowanie, podkreślają bardziej jeszcze wyraźnie dotychczasową zasadę, że odebranie pozwolenia nie może być uważane *za sposób ukarania* niesfornego kierowcy, lecz — w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu — jest *eliminacją* na krótszy lub dłuższy okres tych, którzy okazali się niebezpieczni w charakterze kierowców. Zasada ta opiera się na założeniu, że po takim czasowym (bo przepisy nie przewidupą odbierania pozwolenia „na stałe") odsunięciu kierowcy od możności prowadzenia będzie on o wiele rozważniejszy, a przez to *przestanie być niebezpiecznym* dla innych użytkowników dróg.

Godnym zaznaczenia jest również, że okres na jaki pozwolenie może być odebrane uzależnia się od dotychczasowego zachowania się kierowcy, z tym zastrzeżeniem, że w razie odebrania pozwolenia w związku ze spowodowaniem po pijanemu wypadku lub w razie stwierdzenia, że kierowca *nie udzielił pomocy ofierze wypadku, okres odebrania nie może być krótszy niż jeden rok.*

Redakcyjny
KUPON PRAWNY
do obrońcy
przez sekretariat redakcji.

Kronika

POSTĘPY MOTORYZACJI

784 NOWE POJAZDY MECHANICZNE SPRZEDANO W LISTOPADZIE ROKU BIEŻĄCEGO

Ogółem sprzedano w listopadzie 784 nowe pojazdy mechaniczne. Spadek sprzedaży w stosunku do października r. z., w którym to miesiącu sprzedano 833 nowe pojazdy mechaniczne — niewielki.

Interesujące jest natomiast, że w ciągu listopada wycofało z ruchu (oddało numery rejestracyjne) znacznie mniej osób, niż w październiku. W październiku bowiem liczba zarejestrowanych poj. mech. zmniejszyła się o 476 jednostek, podczas gdy jednocześnie w tym miesiącu sprzedano 833 nowe pojazdy mech., które — należy przypuszczać nabywcy kupili po to, aby nimi jeździć, a nie na to, żeby je postawić bez ruchu w garażu. Ponieważ liczba poj. mech. zarejestrowanych zmniejszyła się o 476 jednostek, a weszło do ruchu 833 nowe jednostki, należy przypuszczać, że wycofano z ruchu ogółem 476 plus 833, czyli 1.309 poj. mech.

Jak to wyliczenie wygląda dla listopada r. z.? Liczba zarejestrowanych poj. mech. ogółem zmniejszyła się o 79 poj. mech., podczas gdy sprzedano w tym miesiącu nowych poj. mech. 784 jednostki. Należy więc przypuszczać, że w listopadzie r. z. wycofano z ruchu ogółem 863 jednostki (79 plus 784) używane, które kursowały jeszcze w październiku. W porównaniu więc z październikiem, w listopadzie unieruchomiono o 446 poj. mech. mniej Liczba pojazdów wycofanych z ruchu w ciągu października i listopada wynosi — stosując rozumowanie jak wyżej — 2.172 jednostki. Jest to ilość bardzo poważna. Należy przypuszczać, że w tej liczbie znajduję się wiele pojazdów, które już nie będą wrócone z wiosną „do życia" — pojazdów starych, które poszły na szmelc.

Porównanie powyższe pozwala więc na pewne domniemanie co do intensywności renowacji taboru.

KOLEDZY!
zapisujcie się do Związku

Ilość zarejestrowanych pojazdów mechanicznych — stan na:

	1.XII 37	1.XI 37
ogółem poj. mot.	44.643	44.722
sam. ogółem (bez poj. specjalnych)	33.083	32.900
sam. osob.	19.705	19.690
sam. cięż.	6.793	6.684
taksówki	4.835	4.758
autobusy	1.750	1.768
motocykle	10.321	10.602
poj. specjalne	1.239	1.220

W ciągu listopada 1937 roku rejestracyjne

	Przybyło	ubyło	przyb. now.:
og. poj. mot.	—	79	784
samochod. ogółem	183	—	712
samochod. osobowych	15	—	391
samochod. ciężarow.	109	—	156
taksówki	77	—	138
autobusy	—	18	27
motocykle	—	281	55
poj. specjalne	19	—	17

SPÓŁDZIELNIA WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH

W początkach grudnia, w Warszawie odbyło się nadzwyczajne walne zgromadzenie spółdzielni właścicieli dorożek samochodowych.

Postanowiono uważać za datę rozpoczęcia działalności spółdzielni dzień 1 grudnia. Zdecydowano zmienić statut w tym sensie, że spółdzielnia będzie mogła zakupywać i sprzedawać samochody i ich części, materiały pędne i wszelkie akcesoria samochodowe, eksploatować taksówki, utrzymywać garaże samachodowe i garaże reperacyjne oraz warsztaty naprawy liczników. Poza tym rozszerzono zakres działania spółdzielni na całą Rzplitą, dzięki czemu spółdzialnia będzie mogła otwierać oddziały na prowincji.

Członkiem spółdzielni będzie mógł być każdy członek jednego z 15 związków właść. dorożek samochodowych.

Każdy członek spółdzielni będzie obowiązany wykupić co najmniej 10 udziałów po 10 zł.,, które mają być wpłacone do 1 stycznia 1938 r.

Najwyższą granicę udzielania kredytu członkom spółdzielni, określono na 4.500 złotych.

POZNAŃSKI ZWIĄZEK WŁAŚCICIELI TAKSÓWEK WALCZY Z NIEUCZCIWĄ KONKURENCJĄ

W Poznaniu odbyło się plenarne zebranie Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych, na którym poruszona została między innymi sprawa nieuczciwej konkurencji „z pod znaku rejestracyjnego A". Otóż okazuje się, że na tamtejszym terenie kursuje sporo samochodóów osobowych, których nieuczciwi właściciele nie rejestrują jako dorożki samochodowe i mimo to trudnią się przewozem zarobkowym.

W związku z dotkliwymi skutkami tej nieuczciwej konkurencji Zarząd Związku poczynił odpowiednie kroki, zmierzające do skutecznego jej zwalczenia

PAŃSTWOWA RADA ZDROWIA O WYPADKACH SAMOCHODOWYCH

Sekcja higieny pracy Państwowej Rady Zdrowia zajmowała się ostatnio kwestią kwalifikacyj zdrowotnych kierowców pojazdów mechanicznych, uchwalając szczegółowe tezy w tej sprawie. Należy podkreślić, że według danych statystycznych — ponad 50% wypadków z pojazdami mechanicznymi zachodzi z przyczyny kierowców, mianowicie ich przemęczenia lub przemarznięcia, zatrucia gazami spalinowymi (t. zw. choroba limuzynowa), nadużycia alkoholu itp.

NOWE TAKSÓWKI MONTOWANE W KRAJU

Montownia Lilpopa wypuściła obecnie na rynek serię taksówek Chevrolet. Taksówki te sprzedawane są w cenie 7.800 złotych i posiadają 6-miejscowe nadwozia wyposażone w ściankę oddzialającą miejsce kierowcy od miejsc przeznaczonych dla pasażerów.

Wozy te posiadają poza tym nietłukące się szyby i obszerne miejsce na bagaż.

Kronika sportowa

17-y AUTOMOBILOWY ZJAZD DO MONTE CARLO

W dniu 25 b. m. rozpoczyna się doroczny zimowy zjazd gwiaździsty do Monte Carlo, niewątpliwie największa i najpopularniejsza międzynarodowa zimowa impreza samochodowa.

Rallye Monte Carlo wymaga olbrzymiego wysiłku zarówno kierowcy, jak i maszyny, dla której jest próbą kapitalną — jazda odbywa się na dystansie około 4.000 km. dniem i nocą, niemal bez przerwy. Zawodnicy startują we wtorek 25 b. m. pomiędzy godziną 12-ą w południe i 24 (zależnie od miejsca startu) i zjeżdżają się do Monte Carlo w sobotę 29 b. m. około godziny 11-ej przed południem. Na słynnej Quai de Plaisance robi się wówczas bardzo ciasno — tysiące automobilistów z Francji, Włoch i innych krajów zjeżdża aby zobaczyć przybywające wozy rajdowe oraz dzielnych kierowców, wyglądających nierzadko jak członkowie wypraw polarnych.

Będą tacy kierowcy, którzy jechać będą niemal bez przerwy, przez cztery dni i cztery noce! (start z Aten — 4.091 km. — 25 b. m. o godz. 12.08, przybycie do Monte Carlo 29 b. m. o godz. 11-ej).

Tegoroczny 17-y z kolei Raillye Monte Carlo cieszy się, podobnie jak zjazdy poprzednie, wielką poplarnością — zapisało się 142 kierowców z 21-en państw.

Najliczniej obsadzony będzie start z Aten (44 zespoły), dzięki temu, że jedynie start z tego miejsca daje najwyższą ilość — 500 punktów (nie często się zdarza, że można przejechać zimą góry na Bałkanach).

Należy zaznaczyć, że regulamin dopuszcza zapis do startu z różnych miejscowości, tak że znaczna ilość kierowców podała jako miejsce startu dwie miejscowości. Dopiero w ostatniej chwili, po otrzymaniu wiadomości o stanie ośnieżenia dróg w górach, względnie o stanie oblodzenia dróg w Norwegii i Szwecji — następuje ostateczna decyzja — wybranie miejsca startu.

Tegoroczny regulamin przewiduje, że droga musi być przebyta w tempie 40 km/godz. oraz ostatnie 5 etapów w tempie 50 km/godz.

Do startu dopuszczane są jedynie samochody zaopatrzone w karoserię zamkniętą, turystyczną (limuzyny — sedany, conduites intérieures). Wozy sportowe, otwarte nie mogą startować w konkurencji.

Natomiast podział na kategorie został utrzymany tak jak w latach ubiegłych: I-a kategoria — wozy bez ograniczenia pojemności cylindrów i II-a kategoria — wozy o pojemności do 1.500 ccm.

W roku 1937-ym w I-ej kat. zwyciężyła osada francuska Le Begue — J. Quinlin (Delahaye — 3.553 ccm.) startująca ze Stavangeru — zdobywając przechodni puchar International Sporting Club'u.

W II-ej kategorii triumfował Włoch Villoresi na „Fiacie 1500" (poj. cyl. 1.493 ccm) startujący z Palermo. Villoresi zdobył przechodni puchar Riviery.

✶

Poza zjezdem do M. Carlo regulamin przewiduje jeszcze próbę zrywu i hamowania, która odbędzie się w niedzielę 30 b. m., począwszy od 9-ej rano, na Quai Albert I. Próba przeprowadzona będzie na odcinku ok. 250 mtr. i składać się będzie z trzech jazd po 200, 200 i 250 mtr. i trzech dość skomplikowanych nawrotów.

Wyniki tej próby są bardzo ważne, wobec tego, że zwykle wytrawniejsi kierowcy przebywają drogę do Monte Carlo bez punktów karnych — próba zrywu i hamowania decyduje o zwycięstwie i nagrodzie (I-a nagroda w I-ej kat. — 40.000 fr. fr., I-a nagr. w II-ej kat. — 10.000 fr. fr.).

Doceniając znaczenie próby zrywu i hamowania większość kierowców zagranicznych bardzo intensyw-

nie trenowało tę próbę osiągając nierzadko wyniki znakomite (Francuzi na torze w Monthlery).

Większość polskich kierowców biorących udział w Rollye przeprowadziła trening prowizoryczny w niedzielę 9 b.m. na lotnisku na Okęciu (na betonie do lądowania samolotów). Ośnieżenie dróg i brak krytej większej hali nie pozwolił na solidne przepracowanie próby.

*

Polski Związek Motocyklowy pragnąć zapobiec zbyt dużej dowolności w ustalaniu przez poszczególne Kluby terminów imprez, postanowił już teraz wyznaczyć terminy najważniejszym raidów i wyścigów. Do tych terminów będą musiały się stosować wszystkie Kluby ustalające daty imprez o mniejszym znaczeniu. W ten sposób usunięta zostanie możliwość kolizji terminów imprez regionalnych i ogólnopolskich — co ani jednym, ani drugim na dobro nie wychodzi.

Większość „wielkich" motocyklowych imprez w tegorocznym sezonie rozegrane zostanie wiosną i na początku lata. Pierwszą z nich będzie interesujący raid szosowo - terenowy „Sto — mil po Polsce" organizowany przez Moto - Klub Unia w Poznaniu. Raid ten będzie nowością na polskim gruncie motorowym, gdyż trasa jego wyznaczona zostanie za pomocą... linijki przyłożonej do mapy i ołówka. Zawodnicy będą jechali dosłownie „na przełaj" drogami, ścieżkami, przez strumienie i grzęzawiska.

Raid ten rozegrany zostanie w dn. 7 i 8 maja.

W miesiąc po tym (5 — 6 czerwiec) projektowany jest II Tatrzański Raid Polskiego Klubu Motocyklowego. Możliwe jednak, że termin tej imprezy ze względu na późną górską wiosnę uniemożliwiającą objazd trasy — zostanie nieco przesunięty.

W dniu 19 czerwca Warszawa będzie świadkiem wyścigu motocyklowego na Bielanach, który rozegrany zostanie jako Grand Prix Polski. Wyścig ten organizuje W. K. S. Legia.

Dziesiątego lipca Bielski Klub Motocyklowy „Strzelec" organizuje w Wiśle na Kubalonce emocjonujący wyścig górski p. n. „Tourist Trophy Polski".

Wreszcie w sierpniu (14 — 21) odbędzie się gigantyczny raid „szlakiem Marszałka" organizowany przez W. K. S. Legię na trasie 2.500 — 3.000 km.

Trasa tego raidu została zmieniona i biec będzie ze stolicy przez Katowice do Wisły. Tam odbędzie się próba szybkości górskiej. Następnie zawodnicy udadzą się wzdłuż zachodniej granicy aż na Wybrzeże morskie, gdzie znów na autostradzie prowadzącej do Jastrzębiej Góry odbędzie się próba szybkości płaskiej. Z Gdyni raid uda się do Wilna, przy czym zachodzi możliwość skrócenia drogi przez Prusy Wschodnie. Z Wilna zawodnicy pojadą już wprost do Warszawy, gdzie w Alei Niepodległości na zakończenie raidu odbędzie się wyścig. Przeniesienie wyścigu z szosy pod Wyszkowem na ulice miasta wiąże się ściśle ze względami propagandowymi.

Poza wyżej wyszczegóólnionymi imprezami P. Z. M. już obecnie przewiduje czas i miejsce dla szeregu imprez lokalnych, wśród których na uwagę zasługuje m. innymi Raid Terenowy w Górach Świętokrzyskich, wyścig w parku w Kielcach, kilka imprez terenowych na Górnym Śląsku (który tak opornie się ustosunkowywał do imprez nie — wyścigowych) i t. d.

Należy jeszcze zaznaczyć, że prowdopodobnie w przyszłorocznym „Six Day's", które będzie rozegrane na terenie Anglii wezmą wreszcie udział dwa polskie zespoły. Czy będą one startować na krajowych „Sokołach" jeszcze nie wiadomo.

Sekretariat Związku otrzymuje zapotrzebowanie na kierowców i kierowców-mechaników. Prosimy o zgłaszanie kandydatur, które w miarę zapotrzebowania będziemy załatwiać.

Sekretariat Zwiazku Zawodowego Kierowców i Mechaników Automomilowych w Polsce mieści się przy ul. Chmielnej 58/31 czynny codziennie od 6 — 8 w. Od 10 — 3 sprawy związkowe załatwiać można również w Administracji Marszałkowska 60.

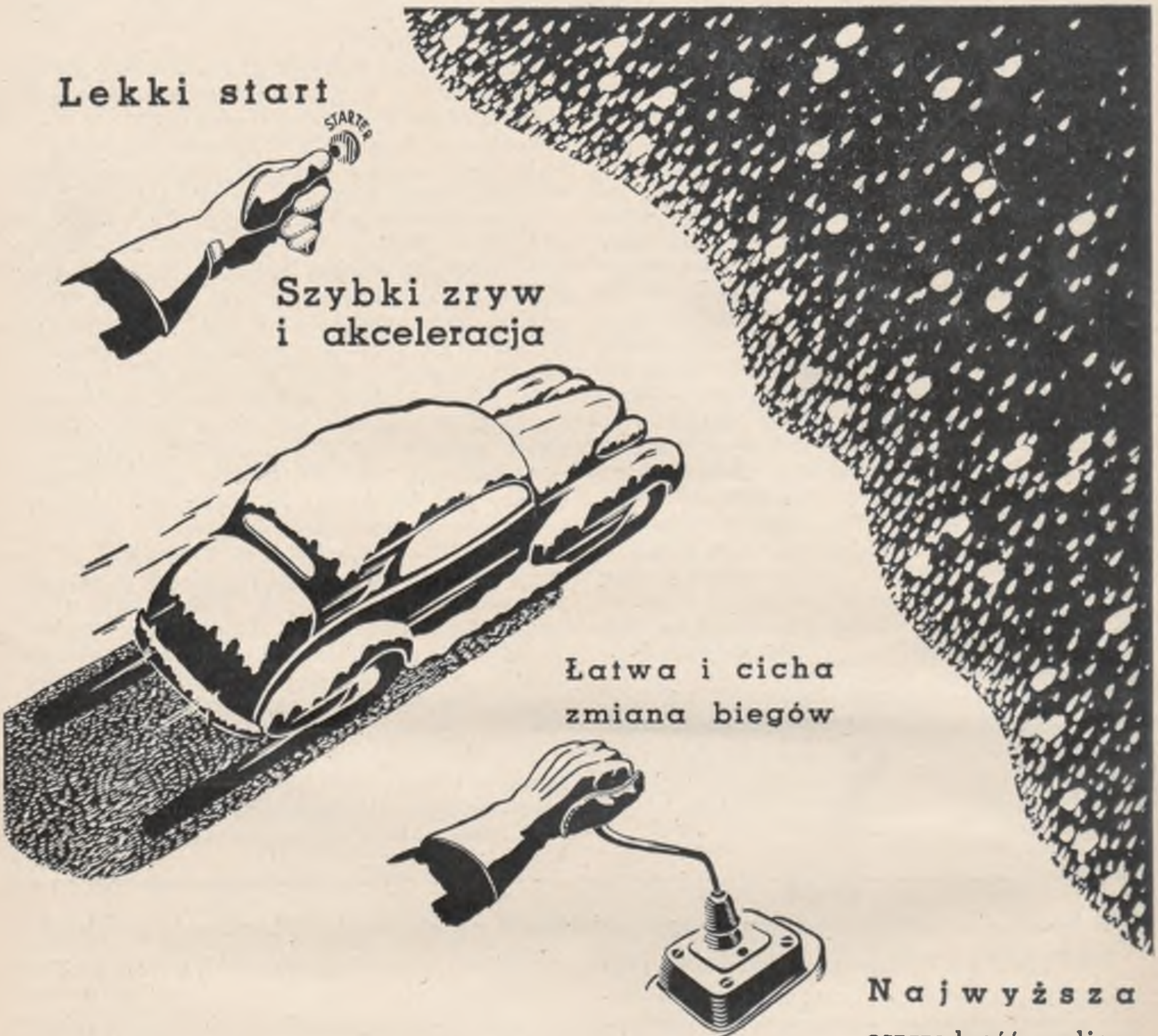
Cena ogłoszeń: za 1/1 str. zł 250., za 1/2 str. zł 125, za 1/4 str. zł 75, za 1/8 str. zł 40.

Prenumerata:	Redakcja:	Administracja:
Rocznie . . . . zł 4.— Półrocznie . . .. zł 2.—	Interesantów w sprawach redakcyjnych przyjmuje się w godz. **12—2** p.p.	Administracja jest czynna codziennie od **10—3** p.p.

Redakcja i Administracja: Warszawa, Marszalkowska 60/31, tel. 9-95-94.

Redaktor i Wydawca: **Stanisław Karolczyk.**

Drukarnia Dziennikarska, Warszawa, Ogrodowa 39/41, tel. 3-22-17.



Lekki start

Szybki zryw i akceleracja

Łatwa i cicha zmiana biegów

Najwyższa oszczędność paliwa



— oto realne korzyści, jakie osiąga kierowca, stosując smary Galkar i zimowe oleje samochodowe

GALKAR-LUX

Oleje te cechuje odporność na koksowanie i doskonała smarność w wysokiej temperaturze przy ciężkiej pracy silnika

Zimowe oleje GALKAR Z-LUX ułatwiają start nawet po dłuższym postoju na mrozie, ponieważ nie krzepną w niskich temperaturach (—30° C)